

Fahrgast

2a/2005

Sonderausgabe



Der Weg aus dem Stau

**Vorschläge
zu einer S-Bahn
Trofaiach-Leoben**



Inhalt

Unser Verkehrsproblem ...	3
Warum S-Bahn?	4
Alles Einsteigen in moderne Fahrzeuge!	6
Nächster Halt ...	7
Betriebskonzept	14
Auf dem Weg in die Zukunft ... weitere Optionen	15
Anhang: Einwohnerzahlen	19

Wer ist FAHRGAST?

FAHRGAST, die Lobby der Fahrgäste, arbeitet seit 1986 für die Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und Vertritt die Anliegen der Fahrgäste bei den zuständigen Stellen. Auch „heiße Eisen“ werden von uns angefasst, denn als unabhängiger und überparteilicher Verein müssen wir uns lediglich vor unseren Mitgliedern verantworten!

Als FAHRGAST-Erfolge können z. B. die Verhinderung der Einstellung der Übelbacher Bahn, der Nachtbus in Graz, die Verlängerung der Grazer Straßenbahnlinie 1 zum UKH, die in Bau befindliche Verlängerung der Linie 6 nach Peterstal sowie zahlreiche Fahrplanverbesserungen im Bahn- und Busbereich gewertet werden.

Diese Broschüre soll einen Denkanstoß zur Reaktivierung der Bahn im Vordernberger Tal sein und wird an Bewohner im Einzugsgebiet der S-Bahn sowie an FAHRGAST-Abonnenten verschickt.

Sie erreichen uns telefonisch unter 0650/2453420 oder per E-Mail unter fahrgast@htu.tugraz.at.

Diese Zeitung gibt es auch im Internet unter <http://www.fahrgast-steiermark.at> gratis zum Herunterladen.

Impressum

FAHRGAST Steiermark 2a/2005
Die Zeitung der steirischen Fahrgastvertretung,
Sonderausgabe
unabhängig und überparteilich.
Auflage: 1000 Stück.
Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt

Text: Marcus Pirker, Mag. Karl Rinnhofer
Layout: Stefan Walter
Medieninhaber, Herausgeber und Redaktion:
FAHRGAST Graz/Steiermark
Postfach 68, 8027 Graz.
Druck: Druckwerk, Ungergasse 7, 8020 Graz.

Unser Verkehrsproblem ...

Von allen politischen Seiten wird in Sonntagsreden immer wieder gebetsmühlenartig der Wille zu umweltschonendem Verkehr bekundet. Man beklagt Schadstoff- und Lärmbelastung durch Individualverkehr; eine eigene „Feinstaub-Enquete“ definiert Schwebepartikel aus Bussen und Lkw als künftiges Umweltthema Nr. 1, vor allem in dicht besiedelten Gegenden. Europaweit wird gebetsmühlenartig der politische Wille nach „Priorität des Schienenverkehrs“ beschworen. So versucht man vielerorts darauf zu reagieren, indem stillgelegte Bahnlinien – sofern technisch noch möglich – reaktiviert werden. Der Betrieb wurde schon auf so mancher einst tot geredeten Bahnlinie mit überzeugendem Erfolg wieder aufgenommen.

Im Vordernberger Tal rostet im Abschnitt Vordernberg–Trofaiach–Leoben seit Juni 2001 mitten im Ballungsgebiet eine vollelektrifizierte Strecke mit optimaler Trassenführung und in gutem Zustand parallel zur weitgehend überlasteten Straße vor sich hin. Der ersatzweise geführte Bus zwingt sich mangels Busspur in die endlose Autoschlange und benötigt für den Abschnitt Trofaiach–Leoben deutlich mehr Zeit als der Zug vor Einstellung des Personenverkehrs. Zudem bewältigte der Elektrotriebwagen zuvor diesen Streckenabschnitt sogar schneller als jeder Pkw: in 12 bis 13 Minuten. Damit wurde unbedacht ein umweltgerechter Verkehrsträger gerade dort eingestellt, wo offensichtlich ausreichend Kundenpotenzial für einen schnellbahnartigen Taktfahrplanbetrieb (Leoben hat 12.000 tägliche Einpendler) vorhanden wäre. Seither klagt man über ausufernden Individualverkehr in Wohngebieten (Trofaiach), unlösbare Parkplatzprobleme (Leoben) und eine völlig überlastete Straße (Tro-

faiach–Leoben). Lärm und allgemeine Lebensqualität scheinen kein Thema zu sein.

Im Vordernberger Tal wartet eine elektrifizierte Bahnstrecke mit idealer Trassierung auf eine Verwendung als S-Bahn

Die reine Fokussierung der Verkehrsplanung auf den Individualverkehr ist keineswegs zeitgemäß und führt an vielen Zielen vorbei:

- Nachhaltigkeit
- Inländische Wertschöpfung
- Größtmögliche Umweltschonung
- Geringer Energieverbrauch

All dies kann in einem Ballungsgebiet nur durch eine elektrisch betriebene Bahn erfüllt werden.

Es liegt nahe, auf der Trasse der ehemaligen Vordernberger Bahn – zumindest im Streckenabschnitt Trofaiach–Leoben – eine Schnellbahn mit Taktverkehr einzurichten. Diese könnte als flinker Zubringer nach Leoben dienen, durch ein optimiertes Citybussystem in Trofaiach zur „Feinverteilung“ unterstützt, und später bedarfsgerecht erweitert werden. Hohe Auslastung, Kundenakzeptanz und effizienter Betrieb führen zu hoher Wirtschaftlichkeit. Diese Broschüre möge ein Denkanstoß sein, vorurteilsfrei zu überprüfen, ob es sich um realistisch umsetzbare, zweckmäßige, sich wirtschaftlich rechnende Vorschläge im Sinne der Lebensqualität einer Region handeln könnte – und nicht bloß um romantische Träume unverbesserlicher Eisenbahn-nostalgiker.

Karl Rinnhofer, Marcus Pirker
FAHRGAST Graz Steiermark



Der Weg zu weniger Abgasen führt über die Bahn – natürlich nur, wenn sie fährt.

Warum S-Bahn?

Die Frage, welche Vorteile ein schienengebundenes Verkehrsmittel gegenüber anderen Alternativen hat, wird immer wieder gestellt. Die Antwort ergibt sich aus der Praxis: Im Schnitt haben Bahnlinien ca. 30 % mehr Fahrgäste als gleichverlaufende Buslinien. Viele Beispiele zeigen zudem, dass nach ei-

Nur mit einem modernen Bahnverkehr lassen sich Autofahrer dazu bewegen, das Auto zum Wohle aller stehen zu lassen.

ner Attraktivierung oder Reaktivierung stillgelegter oder schwach frequentierter Bahnlinien die Fahrgastzahlen noch um ein Vielfaches höher stiegen, als es in Prognosen vorgesehen war. Was auf den ersten Blick verwundern mag, ist bei genauerer Betrachtung doch leicht

nachvollziehbar: Es sind viele Vorteile, die in Summe die höhere Attraktivität einer Bahnverbindung ausmachen.

Die Bahn ist dank ihres eigenen Gleiskörpers ein Verkehrsmittel, das unabhängig vom Zustand des Straßenverkehrs funktioniert. Hingegen ist es Autofahrern nur schwer zu vermitteln, warum sie in einen Bus umsteigen sollten, mit dem sie dann ebenso im Stau stehen, wie mit ihren eigenen Fahrzeugen. Zudem ist das Warten an Bahnhaltestellen meist wesentlich angenehmer als an Bushaltestellen am Straßenrand, bei denen man die Abgase der vorbeifahrenden Autos einatmen muss. Nicht zuletzt weisen Züge – zeitgemäße Fahrzeuge immer vorausgesetzt – auch während der Fahrt selbst höhere Komfortstandards auf: Sie sind im Wageninneren heller beleuchtet, bieten ein größeres Platzangebot und ermöglichen allgemein eine bessere Nutzung der Reisezeit, etwa durch Lesen. Erwähnenswert ist auch die problemlose Möglichkeit der

Es sind viele Vorteile, die in Summe die Attraktivität von Schienenverkehrsmitteln ausmachen

Fahrradmitnahme, was insbesondere in Tourismusregionen im Sommer von Bedeutung ist: auch im Vordernberger Tal verläuft ein Radweg entlang der gesamten Bahntrasse!

Kurz: Nur mit einem modernen öffentlichen Bahnverkehr lassen sich neue Kundenschichten anwerben und Autofahrer dazu bewegen, ihr Fahrzeug – zum Wohle aller – in der Garage stehen zu lassen.

Folgende Merkmale zeichnen einen solchen Betrieb aus:

1. **Leicht merkbare Abfahrtszeiten (Taktfahrplan)**
2. **Moderne, bequeme Fahrzeuge mit einem hohen Beschleunigungsvermögen**
3. **Halte an stark frequentierten Zielen**
4. **Optimale Anschlüsse zu anderen Bahn- und Buslinien**

Im konkreten Fall schlagen wir daher für den Raum Trofaiach–Leoben vor:

1. **S-Bahn-Verkehr zwischen Trofaiach Nord/Gladen und Leoben Hbf im 60-Minuten Takt; in der Hauptverkehrszeit wäre ein 30-Minuten-Takt anzustreben**
2. **Einsatz neuer, moderner Elektrotriebwagen**
3. **Halte an folgenden Haltestellen:**
 - Trofaiach Nord-Gladen
 - Trofaiach Kehrgasse (neu zu errichtender Haltepunkt in unmittelbarer Zentrumsnähe)



Im Jahr 2003 kam ein moderner „Integral“-Triebwagen nach Leoben und gab einen Eindruck davon, wie moderner Bahnverkehr aussehen kann.

- St. Peter Ort
- Donawitz Ende/Feinwalzwerk (neu zu errichtende Haltestelle direkt an der Endhaltestelle der Leobener Buslinie D)
- Bahnhof Donawitz (nur zu Schichtwechselzeiten)

Die S-Bahn könnte bis Leoben auf den Eisenbahngleisen verkehren und durch Leoben als Straßenbahn weiterfahren

- Leoben Kerpelystraße (Schulzentrum) (neu zu errichtender Bedarfshalt)
 - Leoben LKH (neu zu errichtende Haltestelle direkt beim Landeskrankenhaus mit kurzem Fußweg ins Stadtzentrum)
 - Leoben Hauptbahnhof
4. Um optimale Umsteigeanschlüsse zu gewährleisten, sollten die S-Bahn-Züge am Leobener Hauptbahnhof mit den Intercity- und Eilzügen Richtung Bruck/Mur, Graz und Wien abgestimmt sein, auch Anschlüsse dieser Richtungen sollten im Verspätungsfall abgewartet werden. In Leoben sollte an den folgenden Haltestellen ein Anschluss an das Stadtbusliniennetz mit kurzen Umsteigezeiten und abgestimmten Fahrplänen vorhanden sein:
- Donawitz Ende (Feinwalzwerk)
 - Kerpelystraße (Schulzentrum)
 - LKH oder Hauptbahnhof

In Trofaiach sollte der Citybusverkehr zeitlich ausgedehnt und an die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn angepasst werden. Der Einsatz eines zusätzlichen Busses zur Vermeidung von Umwegfahrten für einen Teil der Fahrgäste wäre hierfür erforderlich.

Genauere Haltestellenlagepläne finden Sie im Kapitel „Nächster Halt ...“ auf den nächsten Seiten.

Die S-Bahn Trofaiach–Leoben könnte in dieser ersten Ausbaustufe Kern für eine weitere qualitativ hochwertige Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Obersteiermark sein. Naheliegend ist die Führung der Züge nach Vordernberg. Denkbar ist auch eine Verlängerung einzelner Züge bis Kapfenberg (Fachhochschule), ins Schigebiet Präbichl oder nach Eisenerz. In einer späteren Ausbaustufe könnte die S-Bahn zu

einer sogenannten „Stadt-Regional-Bahn“ bis ins Leobner Stadtzentrum umgestaltet werden: Ihre Triebwagen würden erst auf Bahngleisen bis zum Bahnhof und dann wie eine Straßenbahn im Stadtbereich weiterfahren. Äußerst positive Erfahrungen wurden mit solchen Modellen in mehreren Städten Deutschlands (am bekanntesten ist Karlsruhe als Vorreiter dieser Entwicklung) gemacht. Eine Zusammenfassung möglicher Entwicklungsperspektiven (ohne Anspruch auf Vollständigkeit!) finden Sie im Kapitel „Auf dem Weg in die Zukunft“.



Auch ein Vertreter der neuesten ÖBB-Fahrzeuggeneration („Talent“) konnte in Donawitz bestaunt werden.

Alles Einsteigen ...

... in moderne Fahrzeuge!

Merkmale, die die Attraktivität eines öffentlichen Verkehrsmittels stark beeinflussen, sind Alter und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge. Bei erfolgreichen Regionalbahnen wird sowohl aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen, als auch wegen der subjektiven Wahrnehmung der Reisenden praktisch ausschließlich modernes Wagenmaterial eingesetzt. Dieser Grundsatz sollte unserer Ansicht nach auch für die neue S-Bahn Trofaiach–Leoben gelten.

Moderne Leichtbautriebwagen zeichnen sich durch ein hohes Beschleunigungsvermögen (Standard sind heute bis zu 1 m/s^2) aus, das gegenüber älteren Fahrzeugen die Bedienung zusätzlicher Halte ohne Fahrzeitverlängerung ermöglicht. Wirtschaftlich profitiert auch das Eisenbahnunternehmen von solchen Fahrzeugen: durch deren geringeren Energieverbrauch und die Möglichkeit der Stromrückspeisung beim Bremsen. Auch der unbedingt erforderliche Personalbedarf reduziert sich auf den Triebfahrzeugführer, ein Schaffner kann entfallen oder bedarfsgerecht für Servicetätigkeiten eingesetzt werden. Für eine allfällige Erweiterung des Betriebes bis Vordernberg Markt sollte auch der Einbau von Magnetschienenbremsen vorgesehen sein.

Auch bei den Reisenden erfreuen sich moderne Fahrzeuge höherer Akzeptanz. Niederflrige Einstiege kommen mobilitätseingeschränkten Personen und Reisenden mit Fahrrädern entgegen (ein in Tourismusregionen nicht zu unterschätzender Faktor!). Die Innenräume sind klimatisiert und bei vielen Fahrzeugtypen sorgen Panoramafenster für einen guten Ausblick und ein angenehmes Raumerlebnis. Nicht zuletzt könnte ein Getränke- und/oder Buffetautomat für bisher nie dagewesenen Komfort sorgen.

Zur subjektiven Wahrnehmung sei auf die folgenden Bilder verwiesen. In welchem dieser Fahrzeuge würden Sie Ihre Bahnfahrt lieber verbringen?



Reise „komfort“ anno 1999: Ein alter und graffiti-besprayerter Triebwagen lädt nicht unbedingt zum Einsteigen ein.



So etwa könnte die Zukunft aussehen: Anlässlich der Fachtagung RegioMove 2003 kam ein moderner DESIRO-Triebwagen nach Leoben Donawitz

Nächster Halt ...



Zu einem wichtigen Prinzip erfolgreicher Regional- und S-Bahnen gehört es, die Lage der Haltepunkte so zu wählen, dass sich diese möglichst im Bereich des größten Bedarfs befinden. Oft ist die Lage bestehender älterer Bahnhöfe nicht mehr zeitgemäß, da sich neue städtebauliche Strukturen entwickelt haben. Stattdessen ist die Errichtung neuer Halte in der Nähe regionaler Ortszentren, von Schulen oder an Verknüpfungspunkten mit Buslinien geboten. Durch die deutlich besseren Beschleunigungs- und Bremsverzögerungswerte moderner Triebwagen gegenüber älteren Fahrzeugen ist die Einrichtung zusätzlicher Halte ohne wesentliche Fahrzeitverlängerungen möglich.

Das Augenmerk sollte neben der Lage auch auf die Ausstattung der Haltestellen gerichtet werden. In einer ersten Phase lassen sich einfache Haltepunkte mit den Mindeststandards Bahnsteig, Beleuchtung, Fahrplan und Wartebank günstig errichten, sofern



Auch mit geringen Mitteln lassen sich kleine attraktive Haltestellen errichten, wie hier in Bad Blumau: Wartehaus, Sitzbank, Fahrplan, Mistkübel und Fahrrad-Abstellplatz.

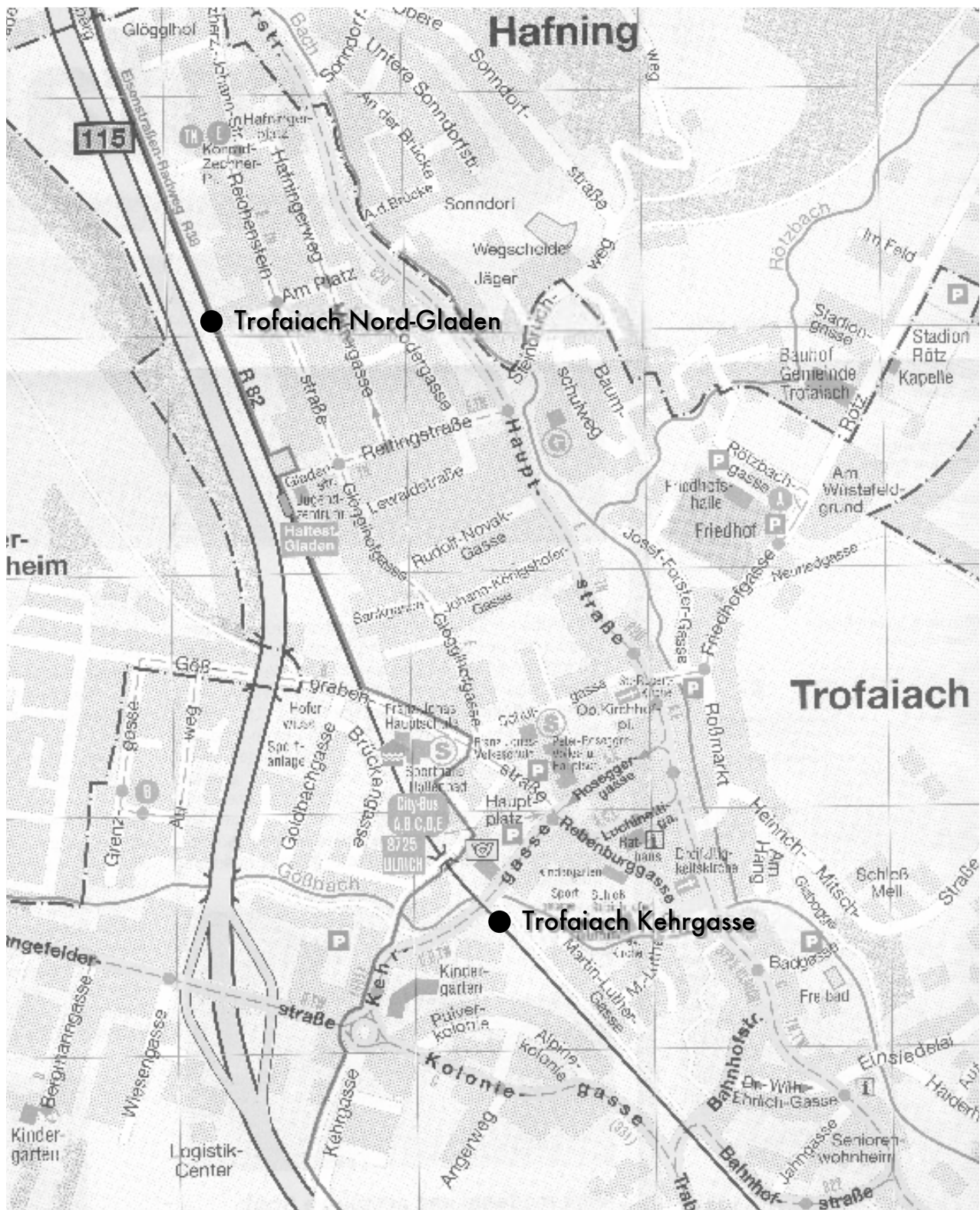
nicht ohnedies bereits Bahnsteige aus der Betriebszeit der Vordernberger Bahn erhalten sind. Mittelfristig sollten jedoch auch sämtliche Bahnstationen analog zu modernen Fahrzeugen mit höheren Qualitätsstandards ausgestattet werden, wie Wetterschutz, Fahrscheinautomat, evt. Telefonzelle, Briefkasten und einer generellen ansprechenden optischen Gestaltung.

Für den S-Bahn-Verkehr zwischen Trofaiach und Leoben schlagen wir die Bedienung folgender Bahnhöfe und Haltepunkte vor:

- Trofaiach Nord-Gladen
- Trofaiach Kehrgasse
- St. Peter Ort
- Donawitz Ende
- Bahnhof Donawitz
- Leoben Kerpelystraße
- Leoben LKH
- Leoben Hauptbahnhof



Moderne Haltestellen zeichnen sich durch Funktionalität und Design aus. Südlich vom Grazer Hauptbahnhof (wie hier in Puntigam) werden derzeit sämtliche Haltestellen sukzessive attraktiv ausgebaut.



Mit freundlicher Genehmigung der Carto Travel Verlag GmbH & Co KG, D-65811 Bad Soden/Is Postfach 1580; Tel.: +49/6196/6096-0; Fax: +49/6196/27450.



Trofaiach Nord-Gladen

Nördlich des Zentrums von Trofaiach befindet sich im ehemaligen Bahnhofsgebäude ein Jugendzentrum. Viele Siedlungen befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke, das Siedlungsgebiet wurde in den letzten Jahren durch Neubauten in Richtung Norden weiter ausgedehnt. Folglich wäre der ehemalige Haltepunkt Gladen oder eventuell ein etwa 300 Meter weiter nördlich neu errichteter Bahnsteig der ideale Anfangspunkt für die S-Bahn nach Leoben.



Blick auf Siedlungen an der Bahnstrecke im Bereich Gladen. Gut zu erkennen ist auch der früher beliebte heute – mangels möglicher Bahnreise bergauf – eher verwaiste Radweg durch das Vorderberger Tal.

Trofaiach Kehrgasse

In Trofaiach schlagen wir weiters die Errichtung eines Haltepunktes an der Bahnübersetzung Kehrgasse vor. Dieser wäre in unmittelbarer Nähe des Hauptplatzes gelegen und für Fußgänger aus dem Zentrum schnell erreichbar. An diesem neuen Haltepunkt sollte die Bahn fahrplantechnisch mit dem Trofaiacher Citybus verknüpft werden. Unmittelbar nach Ankunft der S-Bahn aus Leoben würde der Citybus Fahrgäste zu ihren Zielen im Stadtgebiet sowie zu nahegelegenen Umlandgemeinden, etwa Gai oder Gimplach, bringen. In der Gegenrichtung wird Trofaiach Kehrgasse kurz vor Abfahrt der S-Bahn erreicht. Um dabei lange Umwegfahrten zu vermeiden, sollte der Citybusverkehr in Trofaiach durch Einsatz zumindest eines zweiten Busses verdichtet werden. Dies bringt auch den Zusatznutzen einer (dringend notwendigen) Verminderung des ausufernden Kurzstrecken-Individualverkehrs und der unerträglichen Parkplatzsituation in Trofaiach.



Trofaiach Kehrgasse: Ein kurzer Fußweg ins Zentrum, dichte Besiedlung in der unmittelbaren Umgebung und die Möglichkeit, eine Umsteigestelle zum Citybus zu schaffen, sind die Charakteristika dieses Haltepunktes, der im Bild links neben der Bahnübersetzung errichtet werden sollte.



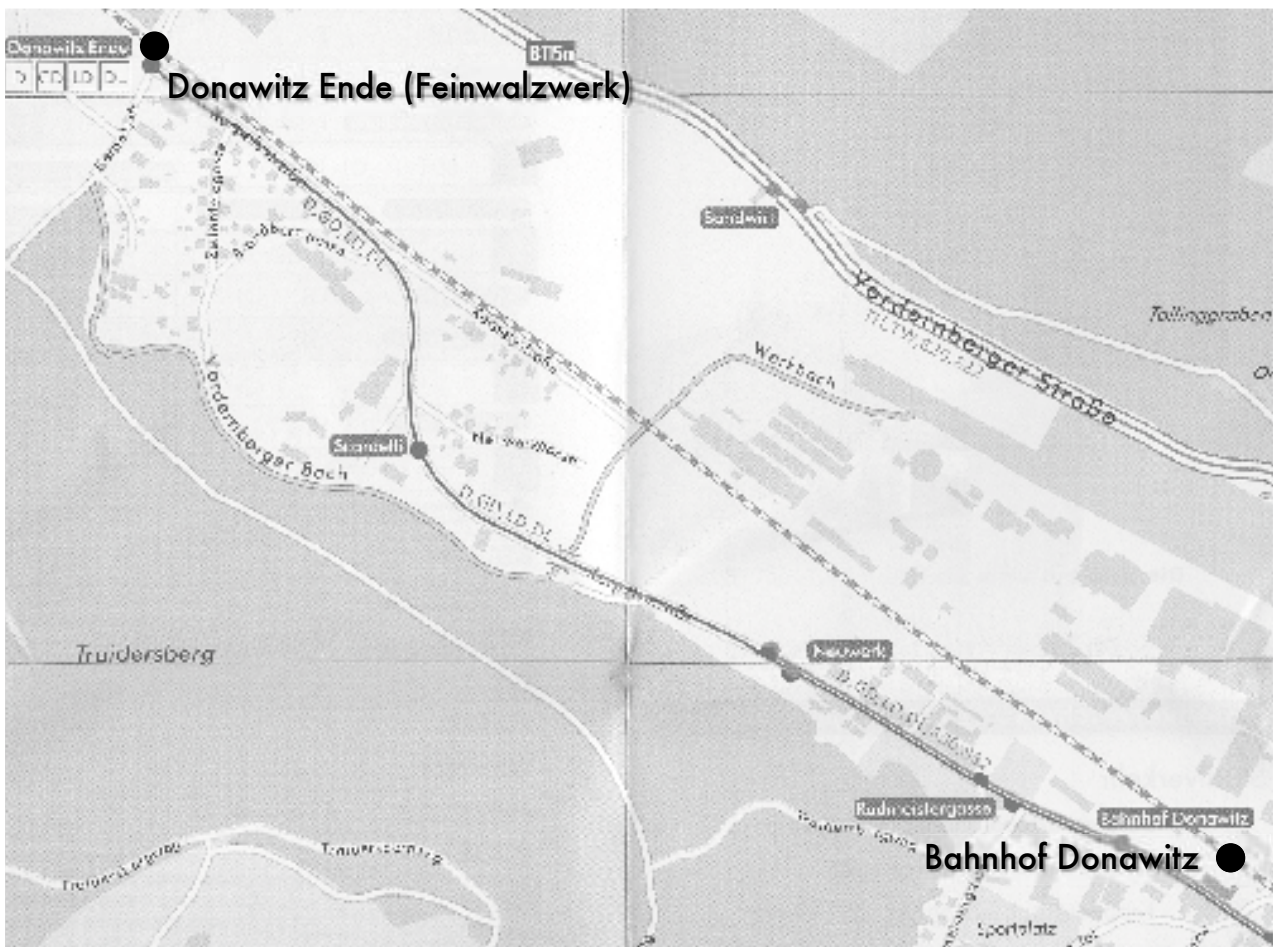
St. Peter Ort

In St. Peter sollte die ehemalige Haltestelle St. Peter Ort reaktiviert werden. Sie liegt zentral und ist von der Ortsmitte aus mit einem noch kürzeren Fußweg als die Bushaltestelle an der Bundesstraße erreichbar! Außerdem hatte diese Haltestelle auch während der Betriebszeit der Vordernberger Bahn eine hohe Akzeptanz, da viele Menschen in unmittelbarer Nähe des Haltepunkts St. Peter Ort wohnen.

Die Einwohner von St. Peter würden von der S-Bahn im Vordernberger Tal somit sehr profitieren.



Aus dem Ortszentrum ist der Bahnhofpunkt in St. Peter/Freienstein mit einem viel kürzeren Fußweg erreichbar als die Bushaltestelle an der Hauptstraße.



Mit freundlicher Genehmigung der Steirischen Verkehrsverbund GmbH



Donawitz Ende (Feinwalzwerk)

Am nördlichen Stadtrand von Leoben schlagen wir einen neuen Haltepunkt beim Feinwalzwerk vor, der insbesondere als Umsteigeknoten zur Buslinie D dienen soll, die in Donawitz mehrere Haltestellen hat und die Feinverteilung vornimmt. Darüber hinaus ist die Siedlung westlich der Bahn („Schörgelfeldsiedlung“) mit diesem Halt ausgezeichnet erschlossen.

Bahnhof Donawitz

Am bestehenden Bahnhof Donawitz sollten die S-Bahn-Züge zumindest zu Schichtwechselzeiten halten – aber auch ein ständig bedienter Bedarfshalt wäre sinnvoll.

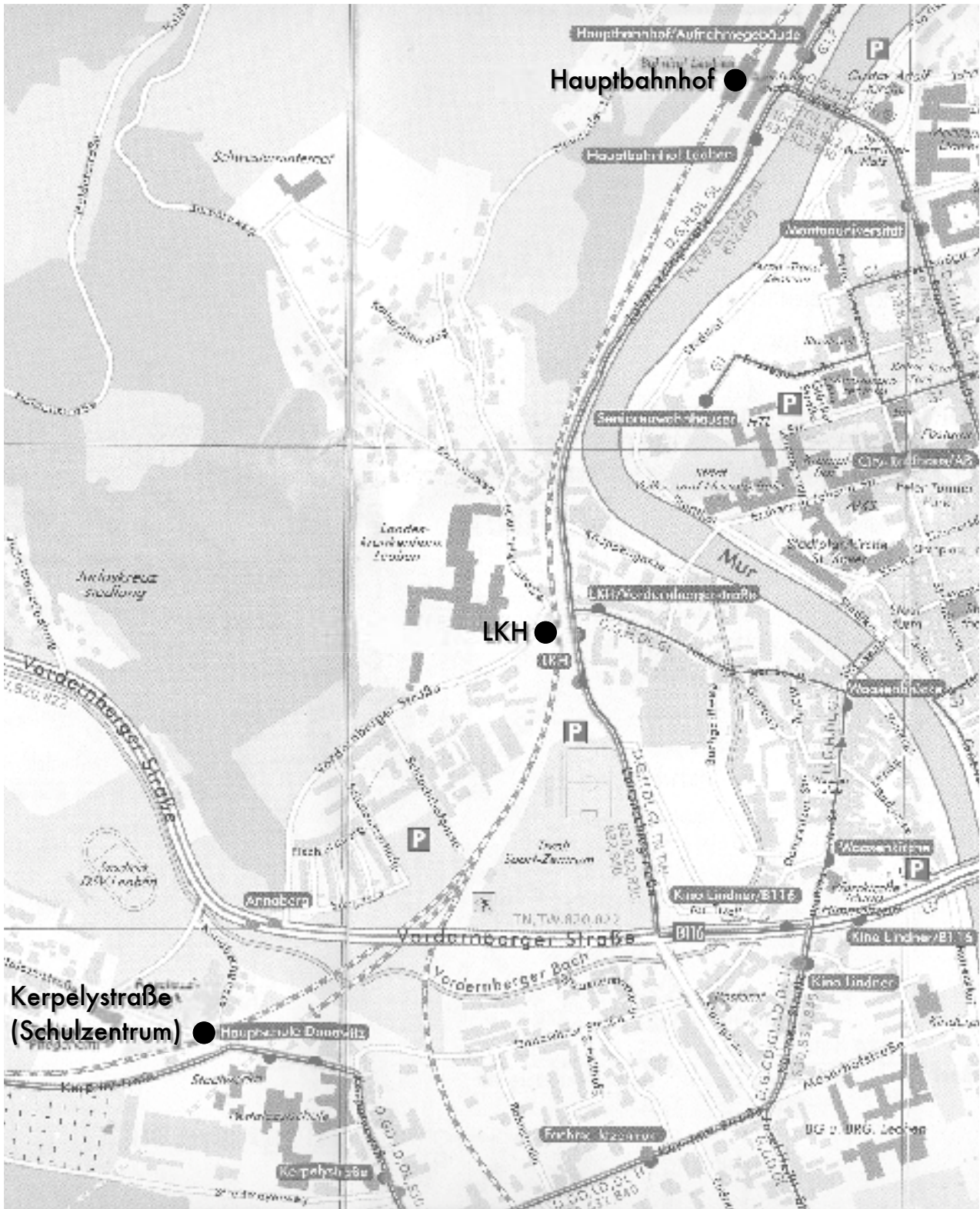


Blick über die Bahnübersetzung beim Feinwalzwerk. Im Hintergrund wartet ein Bus der Linie D, zu dem von der S-Bahn umgestiegen werden könnte.



Da viele Mitarbeiter des Werkes Donawitz nicht mehr im Schichtbetrieb arbeiten, wäre in Donawitz ein Bedarfshalt sinnvoll.

(Inserat Tropper)



Mit freundlicher Genehmigung der Steirischen Verkehrsverbund GmbH



An diesem Bahnübergang könnte der Haltepunkt Leoben Kerpelystraße errichtet werden. Im Hintergrund kann man die HBLA erkennen.

Leoben Kerpelystraße (Schulzentrum)

Dieser Haltepunkt ist als Bedarfshalt insbesondere für Schüler der HBLA gedacht, die ihre Schule mit der Bahn schneller als mit dem Bus erreichen. Darüber hinaus sind auch das BG und BRG Leoben mit einem ca. achtminütigen Fußweg erreichbar, der – entgegen der von Schülern derzeit häufig gewählten Route von der Bushaltestelle LKH – keine Überquerung der stark befahrenen Vordernberger Straße erfordert. Gleichzeitig besteht auch eine Umsteigemöglichkeit zur Stadtbuslinie D. Die Gestaltung dieses Haltepunktes könnten die Schüler selbst übernehmen, zumindest sollten im Rahmen eines Wettbewerbes ihre Ideen einbezogen werden. Dies würde auch zu einer hohen Identifikation mit „ihrer“ Haltestelle führen und damit die Akzeptanz der Haltestelle verbessern.

Leoben LKH

Ein Haltepunkt im Bereich des Landeskrankenhauses gehört zu den wichtigsten der neu zu errichtenden Stationen. Nicht nur das Krankenhaus selbst ist ein wichtiges Ziel, das mit

einem eigenen Haltepunkt wesentlich attraktiver zu erreichen wäre als bisher, auch die unmittelbare Nähe zu Einkaufszentren sowie der kurze Fußweg ins Leobener Stadtzentrum spricht für diese Investition. Die ideale Lage



Blick von der Unterführung zum LKH. An dieser Stelle könnte der neue Haltepunkt Leoben-LKH errichtet werden.



Der frisch renovierte Leobener Hauptbahnhof bietet ein würdiges Portal für einen modernen S-Bahn-Verkehr.

für den Bahnsteig ist am westlichen Ausgang der Fußgängerunterführung zur Vordernberger Straße. In unmittelbarer Nähe befindet sich auch eine Bushaltestelle („LKH/Vordernberger Straße“), an der zu den Stadtbussen in Richtung Hinterberg und Göss umgestiegen werden kann.

Leoben Hauptbahnhof

Nach seiner umfassenden Sanierung bietet der Leobener Hauptbahnhof ein würdiges Portal für den neuen modernen S-Bahn-Verkehr. Es sollten dort gute Anschlüsse Richtung Bruck/Mur, Kapfenberg und Graz vorhanden sein, wobei auch die Führung durchgehender Züge zu diesen Zielen erwogen werden sollte (siehe Abschnitt „Auf dem Weg in die Zukunft“).

Betriebskonzept

Wie in den vorigen Kapiteln erwähnt, zeichnet sich ein moderner S-Bahn-Verkehr durch attraktive Fahrzeuge, günstig gelegene Haltestellen und durch einen leicht merkbaren Fahrplan aus. Dabei sollte es sich idealerweise um einen Taktfahrplan handeln, also einer Zugfolge, bei der sich die Abfahrtszeiten in regelmäßigen Abständen wiederholen. Gegenüber noch oft üblichen historisch gewachsenen Fahrplänen, die von Stunde zu Stunde verschiedene Abfahrtszeiten aufweisen, ist ein Taktfahrplan leicht einprägsam und muss nicht immer nachgelesen oder gar gelernt werden – damit ist eine unangenehme „Barriere“ bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel abgebaut.

Für die Strecke Trofaiach–Leoben könnte das nachfolgende 60-Minuten-Taktschema in Betracht kommen. In der Hauptverkehrszeit wäre eine Verdichtung durch einen zweiten Zug möglich, also ein ganztägiger Stundentakt mit einer Verdichtung zu einem Halbstundentakt an Werktagen in der Früh und am Nachmittag.

Zur Wahl der Abfahrtsminuten gilt: Die Ankunft in Leoben Hauptbahnhof sollte so erfolgen, dass nach Möglichkeit günstige Anschlüsse in Richtung Graz, Bruck und Kapfenberg gegeben sind. Ebenso sollten die Abfahrtszeiten auf die Ankunft der Züge aus diesen Städten abgestimmt sein. Die Busanschlüsse in Donawitz und Trofaiach Kehrgasse sollten sich wiederum nach

dem Fahrplan der S-Bahn richten. Alternativ zu Umsteigeverbindungen könnten auch einige Direktzüge über Leoben hinaus geführt werden. Auf weitere Erweiterungsoptionen (S-Bahn nach Bruck, Kapfenberg und mehr) wird im Kapitel „Auf dem Weg in die Zukunft“ eingegangen.

Ein Stundentakt liegt nahe, da er auf den bestehenden IC-Takt der in Leoben haltenden Fernzüge abgestimmt werden kann. Dieser ließe sich in weiterer Folge bis Vordernberg Markt (bei einer Fahrzeit von 25 Minuten pro Richtung) mit nur einem Triebwagen verwirklichen. In Hauptverkehrszeiten sollte dieser unter Einsatz eines zweiten Fahrzeuges auf einen Halbstundentakt verdichtet werden.

Fahrplanvorschlag					
Verstärkungszug	Regulärer Zug			Regulärer Zug	Verstärkungszug
xx:42	xx:12		Trofaiach Nord-Gladen	xx:48	xx:18
<i>an xx:40</i>	<i>an xx:10</i>		<i>Anschluss Citybus(se) Kehrgasse</i>	<i>ab xx:48</i>	<i>ab xx:18</i>
xx:44	xx:14		Trofaiach Kehrgasse	xx:46	xx:16
xx:47	xx:17		St. Peter Ort	xx:43	xx:13
xx:51	xx:21		Donawitz Ende	xx:39	xx:09
<i>ab xx:00</i>	<i>ab xx:30</i>		<i>Anschluss Linie D Donawitz Ende</i>	<i>an xx:28</i>	<i>an xx:58</i>
xx:52	xx:22		Bahnhof Donawitz	xx:38	xx:08
xx:54	xx:24		Leoben Kerpelystraße	xx:36	xx:06
xx:55	xx:25		Leoben LKH	xx:35	xx:05
xx:56	xx:26		Leoben Hauptbahnhof	xx:34	xx:04
	<i>ab xx:41**</i>		<i>Anschluss IC von/nach Graz</i>	<i>xx:18*</i>	
	<i>ab xx:48**</i> <i>ab xx:38*</i>		<i>Anschluss E/IC von/nach Bruck, Wien</i>	<i>an xx:20**</i> <i>an xx:11*</i>	

* Zug verkehrt zur ungeraden Stunde, ** Zug verkehrt zur geraden Stunde.

Auf dem Weg in die Zukunft

... weitere Optionen

Ein S-Bahn-Verkehr zwischen Trofaiach und Leoben würde der Bevölkerung im Vordernberger Tal ein hohes Maß an umweltverträglicher Mobilität und damit an zusätzlicher Lebensqualität verleihen. Neben den auf den vorigen Seiten genannten Maßnahmen bieten sich mehrere ausgezeichnete Möglichkeiten an, um in weiterer Folge zusätzliche Einwohner von der schnellen Bahnverbindung profitieren zu lassen und umgekehrt der Bahn neue Kundenpotenziale zu eröffnen.

Verlängerung nach Vordernberg Markt

Nördlich von Trofaiach liegen die Gemeinden Hafning und Vordernberg mit zusammen über 3000 Einwohnern. Diese Gemeinden sind nur durch die Buslinie 820 (Leoben–Eisenerz) erschlossen. Deren Fahrzeit nach Leoben ließe sich von der Bahn um sieben Minuten unterbieten, was durchaus eine hohe Inanspruchnahme erwarten ließe. Vordernberg Markt war von 1988 bis 2001 der Endpunkt der Bahnlinie aus Leoben; ihre Einstellung wurde von vielen Bewohnern bedauert.

Die S-Bahn Mur–Mürz: Führung von direkten Zügen nach Bruck und Kapfenberg

Bereits ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass sich nicht nur zwischen Leoben und Trofaiach ein dicht besiedeltes Gebiet entwickelt hat, sondern praktisch im gesamten Großraum Leoben, Bruck und Kapfenberg. Zwischen diesen drei Städten nimmt die Verkehrsentwicklung immer weiter zu, sodass sich auch hier ein Bedarf an einem schnellen vertakteten S-Bahn-System entwickelt. Dieses könnte mit der S-Bahn Leoben–Trofaiach (–Vordernberg) verknüpft werden. Aus der „Keimzelle“ der S-Bahn Trofaiach–Leoben würde die „S-Bahn Mur–Mürz“ – es wäre der attraktivste Nahverkehr, den diese Region je hatte. Neben dem Pendlerverkehr wäre eine solche durchgehende Verbindung auch für Schüler der Fachhochschule in Kapfenberg, bei der sich eine eigene Bahnhaltestelle befindet, sowie für Studenten der Montanuniversität in Leoben, die direkt gegenüber dem Hauptbahnhof liegt, wie geschaffen. Möglich wäre auch die Errichtung zusätzlicher Haltepunkte im

Osten von Leoben und im Süden von Bruck, etwa auf Höhe der Forstschule. Direktzüge (Vordernberg–)Trofaiach–Leoben–Bruck–Kapfenberg könnten an Werktagen in der Früh- und Nachmittagshauptverkehrszeit, bei größerer Nachfrage auch ganztägig geführt werden. Auch auf diesem Streckenabschnitt wäre die S-Bahn durch den Zeitgewinn gegenüber einer Umsteigeverbindung Bus/Bahn und auch gegenüber dem PKW attraktiv: Etwa 28 Minuten würde die Fahrzeit vom Trofaiacher in die Brucker Innenstadt betragen, im Kapfenberger Zentrum wäre man in 32 Minuten.

Direktzüge nach Graz

Nach Graz sollte in Leoben für mehrere aus Trofaiach kommende Züge ein günstiger Anschluss gegeben sein. Die IC-Züge aus Westösterreich, die ohne Halt in Bruck über die Schleife nach Graz geführt werden, bieten sich hierzu besonders an. Diese Züge verkehren jedoch nur alle zwei Stunden. Eine – vor allem für Pendler attraktive – Erweiterungsmöglichkeit ist eine Führung jener Fahrten, die keinen Anschluss haben, direkt nach Graz.



Die S-Bahn Mur–Mürz bringt Sie in 28 Minuten direkt nach Bruck und in knapp 40 Minuten zur Kapfenberger Fachhochschule!

Führung von Zügen auf der Strecke nach Eisenerz: Schülerverkehr

Neben Leoben befindet sich auch in Eisenerz ein Schulzentrum in unmittelbarer Nähe der ehemaligen Bahnstation Münichtal. Wenngleich die derzeit nur als Museumsbahn betriebene Erzbergbahn von Vordernberg über Präbichl nach Eisenerz für einen dicht vertakteten S-Bahn-Verkehr vermutlich eine zu geringe Besiedelungsdichte entlang der Strecke aufweist, so könnten auf diesem Abschnitt zu bestimmten Zeiten Züge zum genannten Schulzentrum in Eisenerz geführt werden. Der Vorteil für Schüler aus dem Vordernberger Tal wäre die gegenüber

dem Bus kürzere Fahrzeit, insbesondere bei widrigen Wetterverhältnissen in den Wintermonaten, etwa wenn auf der Straße Schneeketten angelegt werden müssen. Für den Winterbetrieb auf dem Bergabschnitt der Erzbergbahn wären zwar zusätzliche Investitionen in bauliche Einrichtungen zu tätigen (die Bahntrasse kreuzt an einigen Stellen Abfahrtspisten des Schigebietes Präbichl), diese kämen aber auch einem Verkehr mit Schizügen zugute (siehe weiter unten).

Erlebnisfahrten über den Erzberg und bis Hieflau

Der Entwicklung der letzten Jahre folgend wird eine immer stärkere Ausrichtung der Region auf den Touris-

mus forciert. Bereits seit mehreren Jahren verkehren in den Sommermonaten an Wochenenden auf der Strecke Vordernberg Markt–Eisenerz Nostalgiezüge mit Schienenbussen. Diese Strecke gilt als steilste normalspurige Museumsbahn Österreichs und ist nicht nur Eisenbahnfreunden bekannt, sondern hat sich als Attraktion in der Tourismusregion Eisenstraße etabliert. Von einem S-Bahn-Zubringerverkehr bis Vordernberg kann sie sehr profitieren.

Neben den konventionellen Nostalgiefahrten könnten auch Rad- und/oder Wanderzüge ab Vordernberg oder Leoben angeboten werden. Lohnende Ziele wären nicht nur der Erzberg, sondern auch die landschaftlich nicht minder reizvolle Region Hieflau und Gesäuse. Mit zwei bis drei Zügen pro

(Inserat AK)



Die Bahn führt direkt zum Schigebiet Präbichl. Direkte Schizüge aus Leoben oder Graz wären eine attraktive Alternative zum Auto und würden auch zusätzliche Kunden anlocken.

Tag, eventuell nur an Wochenenden, wäre bereits ein Mindestangebot für Erholungssuchende in der intakten Natur dieser Region geschaffen. Es würde sich zudem anbieten, einen Kultur- und Wanderführer für die Umgebung der Bahn zu erstellen und diesen in den Tourismusbüros und den Zügen selbst anzubieten.

Darüber hinaus wäre es auch möglich, „Eventfahrten“ zur bzw. mit der Erzbergbahn anzubieten. Als Beispiel sei die Führung von Zügen direkt in die Kulturlandschaft des Erzbergs, etwa zur Feistawiese, angeregt. Dort könnte als „Event“ etwa ein Grillfest stattfinden. Als Vorbild für das Grillfest sei auf die „Bratzüge“ auf der Traunseebahn (Bahnunternehmen Stern & Hafferl, Oberösterreich) verwiesen.

Die Möglichkeiten einer touristischen Nutzung der Bahninfrastruktur sind also sehr vielfältig, eine tiefere Behandlung dieses Themas würde den Rahmen dieser Broschüre sprengen.

Schizüge auf den Präbichl

Auch im Wintertourismus wurden durch den Ausbau der Lifтанlagen am Präbichl verstärkt Akzente gesetzt.

Damit erscheint auch die frühere Tradition der Führung von Schizügen in neuem Licht. Direkt beim Bahnhof Präbichl befindet sich eine Schischule und die Bergstation eines Schilifts. Damit wäre Präbichl einer der wenigen Bahnhöfe, an dem man vom Bahnsteig aus ohne irgendeinen zusätzlichen Transfer direkt auf die Piste gelangen könnte. Gegenüber anderen Schigebieten ist dies ein großer Vorteil. Die Führung von direkten Zügen mit Dieseltriebwagen (oder Lokwechsel) wäre aus Leoben oder Graz ebenso möglich wie



Direkt beim Bahnhof Präbichl befindet sich die Bergstation eines Schiliftes. Vom Zug direkt auf die Piste – ein zweifellos attraktives Angebot!

aus Eisenerz. Ein planmäßiger Verkehr während der Schisaison, überlagert mit einzelnen organisierten Sonderzügen (etwa in Zusammenarbeit mit Wintersportgeschäften) würde der Schiregion zu zusätzlicher Bekanntheit und Beliebtheit verhelfen.

An dieser Stelle sei nochmals auf die dafür nötigen infrastrukturellen Maßnahmen verwiesen: Da die Bahn an einigen Stellen Schipisten kreuzt, müssten zwischen Vordernberg und Präbichl einige Schifahrer-Brücken errichtet werden. Erst nach diesen Investitionen eröffnen sich die genannten Möglichkeiten im Schi- und Schülerverkehr. Langfristig würde jedoch die Region sicherlich davon profitieren, selbst wenn sich das Kernnetz der S-Bahn nur bis Vordernberg Markt oder Trofaiach erstrecken sollte.

Güterverkehr

Neben den Projekten für den Personenverkehr sei hiermit noch erwähnt, dass derzeit mehrmals wöchentlich Güterzüge nach Trofaiach geführt werden. Diese tragen zur Entlastung der Straßen bei und sollten beibehalten und bei Bedarf ausgedehnt werden.

Stadt-Regional-Bahn im Großraum Leoben

Abschließend sei noch ein Blick auf ein weiteres, mittel- bis langfristig realisierbares Projekt geworfen: Die Stadt-Regional-Bahn.

Unter diesem Begriff versteht man ein vernetztes System von Straßenbahn- und Eisenbahnlinien mit durchgehend verkehrenden Fahrzeugen. Vorreiter war dabei die deutsche Stadt Karlsruhe, die ab den 60er Jahren ein solches



Das erfolgreiche Stadt-Regional-Bahn-Modell aus Karlsruhe wurde inzwischen mehrfach erfolgreich kopiert. Hier ein Blick auf die „Citybahn“ Chemnitz in der Innenstadt ...

aus dem städtischen Straßenbahnnetz am Stadtrand oder in der Nähe des Bahnhofs auf eine Eisenbahnstrecke zu wechseln und auf dieser in die Region weiterzufahren. Dafür müsste in Leoben eine Straßenbahnstrecke gebaut werden; diese könnte den Bahnhof mit der Altstadt und weiteren Stadtteilen verbinden. Züge bzw. Straßenbahnen könnten von Trofaiach aus kommend auf der bestehenden Bahnstrecke die Staus vor den Ampeln in der Vordernberger Straße umfahren und später auf eigenen Straßenbahngleisen weiter ins Zentrum verkehren. Den Investi-

tionskosten in Straßenbahnstrecke und Umbauten an der Übergangsstelle zwischen Straßen- und Eisenbahnlinie steht der noch höhere Komfort durch die direkte Streckenführung ins Zentrum gegenüber, das ja vom Bahnhof oder dem geplanten Haltepunkt LKH noch mehrere Gehminuten entfernt ist. Nicht zuletzt aufgrund der guten Erfahrungen in anderen Städten sollte die Option Stadt-Regional-Bahn im Auge behalten werden, obwohl ihre Realisierung aufwändiger wäre als die einer reinen S-Bahn auf der bestehenden Bahntrasse.



In Nordhausen verkehren Straßenbahnen sowohl in der Stadt mit elektrischem Betrieb als auch im Netz der Harzer Schmalspurbahnen – ohne Oberleitung fährt man mit Dieselmotor.

System realisiert hat. Fahrgaststeigerungen von bis zu 400 % waren die Folge und mittlerweile haben mehrere Städte ähnliche Konzepte umgesetzt – von großen Ballungsräumen mit über 400.000 Einwohnern wie Saarbrücken bis zu kleineren 38.000-Einwohner-Städten wie Nordhausen. Der Kern ist dabei immer die Idee, entweder mit einer Straßenbahngarnitur oder mit (kleinen) Eisenbahntriebwagen



... und auf der Eisenbahnstrecke am Endbahnhof Stollberg.

Anhang

Einwohnerzahlen der Region

Ort	Hauptwohnsitz	Zweitwohnsitz	Summe
Einwohnerzahlen rund um die „Vordernberger Bahn“			
Vordernberg	1282	81	1363
Hafning	1672	96	1768
Trofaiach	8255	354	8609
Gai	1775	145	1920
St. Peter-Freienstein	2477	56	2533
Leoben	25 591	2645	28 263
Summe	41 052	3377	44 429
Einwohnerzahlen Niklasdorf–Oberaich–Bruck an der Mur–Kapfenberg (S-Bahn Mur–Mürz)			
Proleb	1656	112	1768
Niklasdorf	1275	179	1454
Oberaich	2942	120	3062
Bruck an der Mur	13 459	1064	14 523
Kapfenberg	21 951	1707	23 658
Summe	41 283	3182	44 465
Einwohnerzahlen im Ballungsgebiet des Bereiches der S-Bahn Mur–Mürz			
Ballungsgebiet Obersteiermark	82 335	6559	88 894

Sie interessieren sich für unsere Arbeit?

Wenn Sie Interesse haben, unsere Arbeit zu unterstützen, mehr Informationen zu erhalten oder uns als Mitglied beizutreten, füllen Sie bitte die Postkarte aus oder kontaktieren Sie uns per E-Mail unter fahrgast@htu.tugraz.at.

Selbstverständlich sind wir gerne bereit, uns auch um Ihr Problem im Öffentlichen Verkehr zu kümmern oder Ihnen beim Umsetzen Ihrer Verbesserungsvorschläge behilflich zu sein.

Wir freuen uns über Ihr Interesse und auf Ihre Rückmeldung!

- Ich interessiere mich für Ihre Tätigkeit und ersuche Sie, mir Informationsmaterial zuzusenden.
- Ich bestelle ein Jahresabo der Zeitung FAHRGAST zum Preis von 5,80 Euro inkl. Porto und Versand.
- Ich trete dem Verein FAHRGAST Graz/Stmk. als Mitglied bei. Jahresbeitrag 18,- Euro; für Familien 25,- Euro; jeweils inklusive Zeitung.

Name

Adresse

Unterschrift

2a/2005

Bitte
ausreichend
frankieren

**Fahrgast Graz/Stmk.
Postfach 68
8027 Graz**

(Bim-Inserat)